

Stjepan Murgić\*

UDK 387:656.61(497.5)

Stručni rad

## EMPIRIJSKA METODA U OSMIŠLJAVANJU I OSTVARENJU RAZVITKA LUKE RIJEKA

*Svrha je ovoga članka objasniti kojim je metodama i iskustvenim modelima potrebno rješavati problem razvitka luke Rijeka, najznačajnijeg prometnog i razvojnog resursa u Republici Hrvatskoj. Iznesena "temeljna metodologija" i "empirijski model izvedbe" sukus su dugogodišnjih iskustava vodećih svjetskih tvrtki u izgradnji luka. Svako odstupanje od predložene metodologije i modela može ostvariti prometna "uska grla", pa time izazvati dugoročne, negativne posljedice za razvitak Republike Hrvatske i usporiti razvitak zemalja Srednje Europe.*

### Uvod

Godine 1990. osobno sam procijenio da je za ukupan razvitak Hrvatske i zemalja Srednje Europe izuzetno važan prometni pravac Rijeka-Zagreb-Budimpešta. Značenje svjetskih prometnih pravaca mora se promatrati kroz utjecaj geopolitičkog i geostrateškog faktora. Taj prometni pravac Jugoslavija je namjerno, sustavno isključivala sedamdeset godina. Geopolitika govori da je to bio jedini razlog postojanja te umjetne državne tvorevine: onemogućiti ili znatno usporiti razvitak zemalja Srednje Europe, u čemu je ključnu ulogu odigrala srpska politika. "Konstatirajmo da je državna zajednica jugoslavenskih naroda nastala kao proizvod "mirovnih" dogovora kojima je okončan Prvi svjetski rat. To je bio jedan proizvod što je silom nametnut u svrhu razbijanja naravne gospodarske cjeline srednje Europe."<sup>1</sup>

Srbija je u ratu na području bivše Jugoslavije odigrala važnu geostratešku ulogu. Procjene pokazuju da je ovaj rat u posljednjih deset godina povećao ukupne transportne troškove Europske zajednice za 10%. Podsjetimo se da su Sjedinjene

---

\* S. Murgić, doktor znanosti, Buje. Članak primljen u uredništvu: 05. 03. 2001.

<sup>1</sup> S. Andrijić: "Vlast vlasništva", Mostar, Zagreb-Sarajevo, Ziral-ZORO, 2000., str. 65.

Američke Države na svršetku osamdesetih godina bile u ekonomskom i tehnološkom zaostatku za Europom, a da su koncem devedesetih najkonjunktornija ekonomija razvijenog zapadnoga svijeta. Ovih deset postotaka povećanja ukupnih transportnih troškova Europske zajednice uveliko su tome pridonijeli. Zato se postavlja pitanje: kakav je značaj luke Rijeka za hrvatsko gospodarstvo i kome je u interesu bezobzirno zanemarivanje tog najvećega hrvatskoga prometnog i razvojnog resursa? Sreća je da sam ino-partnere, s kojima sam radio godine 1990., uspio zainteresirati za luku Rijeka. Iste godine, nakon višemjesečnoga rada (analiza, kontakata, provjera) usuglasili smo se o najpovoljnijem partneru za rješavanje razvojnih problema luke Rijeka, pa smo s njime uspostavili vezu<sup>2</sup>. Naše su se analize pokazale točnima. U nekoliko godina rada s tim partnerom uvjereni smo da je on jedina svjetska tvrtka s potporom potrebnom za optimalan razvitak luke Rijeka.

“Temeljna metodologija” i “empirijski model izvedbe” bili su i prihvaćeni u resornom ministarstvu i prikazani su tadašnjoj Vladi Republike Hrvatske. Prijedlog “konzorcijalnog ugovora” potpisali su godine 1992. INA, Riječka banka, Privredna banka, Hrvatske ceste, Hrvatske željeznice, Luka Rijeka, Transadrija... No, dan prije nego što je Vlada RH morala delegirati svoga potpisnika ugovora, tadašnji je ministar prometa<sup>3</sup> smijenjen. Time je ova inicijativa zaustavljena. Svi su dalji pokušaji pregovora propali. Da je tadašnja Vlada RH prihvatila ponuđenu inicijativu, vjerojatno bi glavnina infrastrukturnih prometnih problema Republike Hrvatske do danas bila riješena: (1) autocesta Rijeka-Zagreb-Budimpešta, (2) autocesta Trst-Rijeka-Split..., (3) dvotračna nizinska pruga Pula-Rijeka-Zagreb-Budimpešta, (4) aerodrom Zagreb, (5) kanal Dunav-Sava, (6) i naravno luka Rijeka. Nažalost, do danas nije riješen ni jedan od tih projekata, jednako kao nijedan ozbiljan prometni pravac u Republici Hrvatskoj.

Zavaran nadom u demokratske promjene u siječnju godine 2000. proslijedio sam kratku inicijalnu informaciju novoj Vladi RH o naprijed iznesenom problemu. Do danas nisam dobio odgovor. Ono što se može pročitati, čuti i vidjeti u medijima o nastojanjima Vlade RH vezano uz luku Rijeka, na niskoj je stručnoj razini. “Kao upravljač i planer država se nužno oslanja na hipoteze, a ne na tehničke norme provjerene u praksi. Razmišljanja zasnovana na znanstvenim spoznajama, osmišljavanje na nižoj razini planiranja proizvodnje, su izostavljena. Procjena čimbenika, koji se pri tome uzimaju u obzir, vrlo je subjektivna; naknadne racionalizacije politika i usvojenih shema često mogu prikrivati sumnjive motive - bilo da potiču od pojedinaca ili određenih skupina.”<sup>4</sup> Takva je situacija pogodna za širenje korupcije i kriminala.

---

<sup>2</sup> “Ballast Nedam”, Amsterdam.

<sup>3</sup> Smijenjen je Josip Božičević, a za novog je ministra imenovan Ivica Mudrinić.

<sup>4</sup> F.F. Papa Blanko: “Konferencija UNESCO-a o znanosti i tehnologiji”, Beč, 1979. UNESCO-Glasnik, br. 1., Beograd, rujna 1980.

## Poduzeće “Luka Rijeka”

Najveću zabludu u komunikaciji i shvaćanju biti problema stvara stereotip. Luka Rijeka ne može se promatrati kao postojeće lučko poduzeće “Luka Rijeka” s njegovom ekonomskom, tehnološkom i organizacijskom strukturom. S pozicije poduzeća “Luka Rijeka” nije moguće riješiti ni jedan strateški prometni problem. Poduzeće “Luka Rijeka” samo je djelić hiperkompleksnog prometnog sustava.

Prema nalazima vodećih svjetskih stručnjaka i ekspertnih timova Europske zajednice luka Rijeka po svom je prometnom značenju, prirodnom potencijalu i budućem prometu druga luka Europe. Ona je odmah poslije Rotterdama, a ispred je Hamburga, Londona, Marseja, Atene, SanktPetersburga... Naravno, to vrijedi ako njezin razvitak bude dugoročno, pravilno metodološki zasnovan i profesionalno-stručno praćen u oživotvorenju.

Luka Rijeka fizički obuhvaća prostor cijelog Kvarnerskog zaljeva - od Pule do Senja, zajedno sa Kvarnerskim otocima i zaleđem (dio Istre, Gorski kotar i dio Like). To je jedina luka na ovom dijelu Mediterana koja ima prirodni gaz 34 m, što je dovoljno za pristajanje najvećih brodova. Gaz u lukama Kopar i Trst iznosi 22 m, s tim da tu dubinu moraju održavati stalnim vađenjem mulja i pijeska.

Potrebno je znati kako “Projekt luka Rijeka” obuhvaća luku Rijeka, sve strateške prometne pravce koji kroz nju prolaze i trendove ekonomskog razvitka zemalja koje ti pravci povezuju. Strateški prometni pravci luke Rijeka vode: (a) od istočno-mediteranskih luka (Izrael, Egipat...) preko Rijeke prema Zapadnoj i Sjevernoj Europi - Sjevernom i Baltičkom moru, (b) od Mediterana preko Rijeke prema Istočnoj Europi - Crnom moru, (c) i od Zapadne Europe preko Rijeke prema Egejskom moru. To je, također, i najkraći prometni pravac prema Srednjoj Europi (znatno kraći od pravca Kopar ili Trst).

Taj razvojni projekt ima bitno značenje za sve srednjoeuropske zemlje i jedan je od dugoročnih prioritetnih projekata Europske zajednice. Time “druga europska luka” nije samo hrvatski razvojni problem. No, jedino Hrvatska ima pravo i dužnost povesti inicijativu za realizaciju projekta. Dok luke Kopar i Trst grozničavo grabe naprijed, Hrvatska spava! Bez uvažavanja “temeljne metodologije” i “empirijskog modela izvedbe” projekt luka Rijeka objektivno je neostvariv.

## Opis problema

“Svako zlo, ima svoje dobro”! Ova nevjerojatna hrvatska inertnost dobra je utoliko, što je izbjegnuto neplansko, nekoordinirano investicijsko divljanje u relativno ograničenome prostoru luke Rijeka. Neosmišljene i nekontrolirane investicije mogle bi stvoriti prometna “uska grla” koja se ne bi mogla otkloniti za dugi, dugi

niz godina. Time bi razvitak luke Rijeka i Republike Hrvatske dugoročno bio značajno usporen, a ukupni bi ekonomski efekti hrvatskoga gospodarstva bili znatno umanjeni.

Za optimizaciju razvitka luke Rijeka potrebno je sagledati i stručno osmisлити cjelinu problema, a to čini: (a) analiza stanja luke Rijeka, (b) analiza stanja i razvojnih planova strateških, kopnenih i vodenih prometnih pravaca vezanih za luku Rijeka, (c) analiza stanja i trendova razvitka gospodarstava zemalja koje ti prometni pravci povezuju.

Sa stajališta predmeta istraživanja i primjene metodologije, to je mikroekonomski problem s makroekonomskim posljedicama, a to je u suvremenome svijetu sve češći slučaj. Razvijene zemlje svijeta idu čak dotle da mikroekonomske metode i tehnike primjenjuju na cjelinu svoje nacionalne ekonomije, uvodeći "corporate" načela.

### **Ograničujući čimbenici optimalnog razvitka luke Rijeka u Republici Hrvatskoj i u njezinom bližem okruženju**

Glavni su ograničujući čimbenici: (a) prirodni čimbenici, (b) oprema i tehnologija, (c) deficit kapitala, (d) pristup kapitalu, (e) garancije, (f) znanje i iskustvo.

- (1) Prostor i konfiguracija terena. Svi su resursi kojima raspolaže čovjek ograničeni. Danas, u doba eksplozije komunikacija, više nego ikada prije, postajemo svjesni ograničenosti prostora kao ljudskoga staništa i gospodarskoga ambijenta. Svaka ljudska intervencija u prostoru znači određeni ekološki rizik. Kod takvog, investicijski prenapregnutog projekta, objektivna ograničenost prostora predstavlja poseban funkcionalni problem. Situaciju znatno otežavaju planinsko zaleđe luke Rijeka, Gorski kotar i Lika.
- (2) Hrvatska građevinska operativa nema svu potrebnu opremu i tehnologiju za kvalitetno i pravovremeno obavljanje određenih složenih zadataka kakvi su izgradnja luka i suvremenih prometnica. Primjerice, na svijetu postoji samo nekoliko specijalnih brzih bušilica tunela.
- (3) Hrvatska i njoj susjedne tranzicijske zemlje pate od nestašice kapitala. Te zemlje ne mogu ni ujedinjenim snagama financijski pratiti strateške pravce vezane za luku Rijeka. I za razvijene susjedne zemlje luka Rijeka prevelik je financijski zalogaj. Uzmimo da dvotračna nizinska željeznička pruga na pravcu Pula-Rijeka-Zagreb-Budimpešta već u početnim procjenama košta oko deset milijardi USD.
- (4) Bez akceptiranja "temeljne metodologije" i "empirijskog modela izvedbe", pretpostavki koje osiguravaju kontinuiran priljev potrebnih količina kapitala

na dugi rok, pristup krupnom kapitalu praktički je nemoguć. Povremene investicijske injekcije bez planske kontrole razvitka mogu stvoriti spomenuta nepoželjna prometna “uska grla”. Isto tako, Hrvatska i njoj susjedne zemlje u tranziciji nemaju kadrova i iskustva u lobiranju, nemaju ni svojih lobi grupa u Međunarodnom monetarnom fondu, u Svjetskoj banci, u Europskoj banci za razvoj, u svjetskim komercijalnim bankama, u Europskoj uniji u Bruxellesu, pri vladama susjednih zemalja. Lobi grupe stvaraju se dugi niz godina. U tome su najuspješnije velike svjetske multinacionalne kompanije, kojih navedene zemlje nemaju. Ti poslovi nemaju mnogo zajedničkoga sa klasičnom diplomacijom koja je za takve poslove gotovo neupotrebljiva. Lobirati nije isto što i informirati. Lobiranje je persuasivna komunikacija (priopćiti s ciljem nagovora ili uvjeravanja), učinkovitost kojih ovisi o stručnoj kompetentnosti osobe koja lobira.

- (5) Zemlja u tranziciji, bremenita teškim ekonomskim problemima, ne može sama osigurati potrebne garancije za tako goleme investicije.
- (6) Hrvatska i njoj susjedne zemlje nisu se nikada u svojoj povijesti susrele s problemom izgradnje “druge luke u Europi”. To su “unikatni” projekti i svega nekoliko firmi u svijetu može kazati da na takvim projektima ima potrebne reference i relevantna iskustva. Očito nam nedostaju konkretna znanja, iskustvo i kadrovi. Ovo je preskupa igra da bi se netko na njoj “učio”. I da imamo znanje i kadrove, naše institucije i stručnjaci nemaju potrebnog međunarodnoga ugleda, bez kojega se vrata svjetskih financijskih centara ne otvaraju.

### **Temeljna metodologija**

Radi izbjegavanja neplanskog, nekontroliranog investiranja u ograničenom prostoru, a time stvaranja pogubnih prometnih “uskih grla”, potrebno je sačiniti strategiju, plan i program, koji će osigurati optimalan razvitak luke Rijeka. Izrada takvih razvojnih dokumenata moguća je primjenom metodologije koju nazivamo “temeljnom” zbog dva razloga: prvoga, zato što ona omogućuje obuhvaćanje svih relevantnih podataka i činjenica jednog hiperkompleksnog prometnog sustava; drugoga, zato što ona objedinjuje i stavlja u funkciju niz metodologija iz različitih znanstvenih disciplina i rezultate istraživanja dobijene primjenom tih metodologija.

“Temeljna metodologija” definira pet sukcesivnih dionica kroz koje teče program razvitka luke Rijeka. To su: (1) pripremna studija, (2) glavna studija, (3) izvedbene studije, (4) izvedba, (5) eksploatacija. Te se dionice mogu djelomično vremenski preklapati.

1. Pripremna studija (feasibility study) u osnovi sadrži: (a) globalnu analizu stanja luke Rijeka, njezinih strateških prometnih pravaca i razvojnih trendova gospo-

darstava zemalja koje ovi pravci povezuju; (b) globalnu dinamičku dugoročnu projekciju razvitka luke Rijeka, sa strateškim alternativama.

Pripremna studija ponajprije služi: (1) kao podloga za izradu glavne studije (master plan); (2) za lobiranje kod svjetskih financijskih institucija, organa Europske zajednice, vlada zainteresiranih zemalja, potencijalnih investitora. Ako pripremu studiju nisu autorizirali osobe i institucije s međunarodnim referencama, s njom se "u svijetu" ne može lobirati; i (3) za lobiranje kod Vlade i Hrvatskog državnoga sabora, regionalnih i lokalnih vlasti. Potrebno je pripremiti državni aparat i organe vlasti na svim razinama za donošenje odluka koje moraju proći svu potrebnu demokratsku proceduru, a istovremeno biti racionalne i pravovremene.

Za izradu feasibility studije bilo bi potrebno oko godinu i pol dana, a cijena je 200 do 300 tisuća DEM. Izvodi je strana tvrtka koja ima potrebne međunarodne reference u suradnji s domaćim stručnjacima i institucijama. Autorizira je supervizor svjetskoga ugleda.

(2) Glavna studija (master plan) sadrži: (a) Podrobne analize stanja luke Rijeka, trendove razvitka strateških prometnih pravaca, trendove i strukturu razvitka gospodarstava gravitirajućih zemalja; (b) detaljan dinamički, dugoročan plan razvitka luke Rijeka za razdoblje od 15-30 godina; (c) izvore i dinamiku priljeva financijskih sredstava za plansko razdoblje (15-30 god.); (d) organizacijski model izvedbe projekta; (e) detaljniju studiju zaštite okoliša.

Tako izrađen master plan služi: (1) kao podloga za izradu izvedbenih planova; (2) za lobiranje kao i preliminarna studija, što znači da ga također moraju autorizirati međunarodno priznate osobe i institucije; (3) za kontrolu realizacije plana razvitka luke Rijeka, jednako kao i za kontrolu svih investicijskih zahvata u projektiranom prostoru i vremenu; (4) za pripremu pravne i administrativne regulative na razini Vlade i Hrvatskog državnoga sabora, regionalnih i lokalnih zajednica.

Izrada master plana traje oko dvije do tri godine uz cijenu od 2 do 3 milijuna DEM. Izradu master plana koordinira strana tvrtka s odgovarajućim međunarodnim ugledom i utjecajem, u suradnji s domaćim tvrtkama i institucijama. Jednako kao i pripremna, studiju mora autorizirati supervizor svjetskoga ugleda.

(3) Na osnovi master plana i njime osiguranih ulagača i sredstava, natjecajem se prilazi izradi brojnih izvedbenih studija koje izrađuju strani, domaći i strani, instituti, fakulteti, poduzeća, konzalting organizacije, investitori i sl. Izvedbene studije ne obuhvaćaju samo fizički prostor luke Rijeka, nego i sve relevantne međunarodne prometne pravce, kako u Hrvatskoj, tako u drugim zemljama, koje se njima povezuju.

(4) Izvedba isto tako podrazumijeva međunarodne natječaje na kojima ravnopravno sudjeluju domaći i strani izvođači i investitori. U ovoj se fazi mora voditi računa o artikuliranim interesima države, regionalnih i lokalnih vlasti. Ovdje master

plan služi racionalnom izmirenju različitih suprotstavljenih interesa. Najznačajnije je da je master plan podloga za odluke koje onemogućuju “divlje investiranje” u projektiranom prostoru i vremenu.

(5) Eksploataciju izgrađenih objekata preuzimaju razna domaća, strana i mješovita poduzeća, investitori, koncesionari, državni fondovi itd. U četvrtoj i petoj fazi glavninu odluka donose organi državne, regionalne i lokalne vlasti. Master plan pridonosi usklađivanju interesa i racionalnosti donesenih odluka.

### **Model izvedbe**

Kako vidimo, tek se sagledanjem cjeline hiperkompleksnog prometnog sustava luka Rijeka (strateški europski prometni pravci koji se vežu za luku Rijeka; trendovi razvitka zemalja koje se ovim pravcima služe) ostvaruje osnovna pretpostavka za eliminiranje pogubnih prometnih “uskih grla” i dugoročan, stabilan, racionalan, ekonomičan, najpovoljniji razvitak luke Rijeka. To osigurava “temeljna metodologija”. No, ostaju otvorena dva ključna pitanja: (a) kako realizirati projekt na osnovi “temeljne metodologije” i (b) kako eliminirati čimbenike ograničenja u Republici Hrvatskoj i u njezinom bližem okruženju.

Na oba ta pitanja odgovor je isti: uspostavljanje određene “organizacijske infrastrukture” za realizaciju projekta. To znači stvaranje konzorcija od najjačih hrvatskih gospodarskih i financijskih subjekata (banaka, transportnih i građevinskih tvrtki, instituta...) u koji se po potrebi mogu uključiti i izaći iz članstva domaće i strane tvrtke važne za projekt. Konzorcij formalno nastaje potpisivanjem tzv. “konzorcijskog ugovora”. Ta “organizacijska infrastruktura” mora biti uspostavljena prije faze 1. - izrade pripreme studije (feasibility study). Konzorcij je mjesto koordinacije svih aktivnosti na projektu. Odluke vezane za projekt i rad konzorcija donose Vlada RH, Sabor RH, regionalne vlasti i lokalne vlasti, tijela konzorcija, pojedinačna poduzeća i institucije, ovisno o tome kakva je dimenzija problema. Podloga je za donošenje odluka priprema studija, a poslije master plan. Konzorcij mora donositi odluke i prije izrade feasibility studije, osobito kod urgentnih problema.

Vlada Republike Hrvatske delegira svoga člana u Konzorcij zbog triju bitnih razloga: (1) maksimalnog iskorištavanja domaćih intelektualnih, gospodarskih i prirodnih mogućnosti u projektu, a posebno građevinske operative. Ne smije se zaboraviti oko 400.000 nezaposlenih u Republici Hrvatskoj; (2) osiguranja potrebne pravne i administrativne potpore projektu Vlade i Hrvatskog državnoga sabora, regionalne i lokalne vlasti; (3) osiguranja financijskih garancija i lobiranja u svjetskim financijskim centrima, u Europskoj zajednici, u vladama zainteresiranih država. Uz sve potrebne međunarodne reference članica Konzorcija, izvođača feasibility

studije i master plana i uz njihovu autorizaciju od svjetski renomiranih eksperata, bez potpisa Vlade RH, svjetski financijski centri ne bi prihvatili “konzorcijski ugovor”. On bi ostao “mrtvo slovo na papiru”.

Ostaje nam eliminirati čimbenike ograničenja u Republici Hrvatskoj i u njezinom bližem okruženju, a to su : (a) oprema, (b) kapital, (c) garancije za angažirani kapital i (d) znanje i iskustvo.

Dakle, ono što Hrvatska i njezino bliže okruženje nemaju, valja potražiti vani. Potrebno je naći renomiranu svjetsku tvrtku specijaliziranu za izgradnju luka koja može ispuniti sve tražene kriterije, kako prema Republici Hrvatskoj, tako i prema svjetskim financijskim centrima. To mora biti tvrtka koja može dokazati svoja iskustva i renome u projektiranju i izgradnji vodećih svjetskih luka. Takva se iskustva i znanja stvaraju desetljećima i ne mogu se “kopirati” preko noći. Takva se tvrtka ne može dobiti javnim natječajem, već strpljivim izravnim pregovorima. S takvom renomiranom tvrtkom konzorcij mora sklopiti ugovor s jasnim pravima, obvezama, rokovima i ovlaštenjima obje strane.

Takvim ugovorom odabrana tvrtka-partner dobiva status “generalnog ugovarača” (general contractor) i obavlja, po nalogu konzorcija ove poslove:

- (1) Dobavlja svu nedostajuću opremu i tehnologiju.
- (2) Lobira kod Međunarodnog monetarnog fonda, Svjetske banke, Europske banke za razvoj, kod komercijalnih banaka i investitora s jasnom svrhom: osigurati najpovoljnije izvore kapitala. U fondovima EBRD nalazi se ogroman kapital koji nije aktiviran zbog jednostavnog razloga, što ga zemlje u tranziciji “ne znaju uzeti”. Ne poštuju se, ili se ne znaju poštovati “pravila igre”, odnosno određena metodologija bez koje pristupa krupnom kapitalu nema. Mi smo ovdje ukratko prikazali jednu takvu metodologiju, kada se radi specifičan projekt kakav je razvitak luke Rijeka;
- (3) Osigurava potrebne dodatne garancije na angažirani kapital i
- (4) Uključuje se aktivno u izradu feasibility studije, master plana, specijalnih izvedbenih projekata, kao izvođač najzahtjevnijih dijelova projekta, kao konzultant u izvedbi i eksploataciji projekata, osigurava potrebnu izobrazbu kadrova. Stalni je konzultant Konzorcija.

## **Zaključak**

Ovdje je iznesena samo kratka priča o načinu razvijanja najvećih svjetskih luka: Hong Kong, Petrograd, Rotterdam i mnoge druge uspješne luke u svijetu. Dugogodišnje iskustvo vodećih, svjetski renomiranih projekatara i graditelja luka stvorilo je metodologiju i model koji garantiraju optimalni razvitak konkretnog



lučkog kompleksa. Takve tvrtke mogu eliminirati nepremostive faktore ograničenja: isporučiti potrebnu opremu i tehnologiju, kapital učiniti dostupnim, osigurati potrebne garancije na angažirani kapital i, što je najvažnije staviti na raspolaganje svoje znanje i iskustvo. Svako je nepridržavanje navedenih iskustvenih metoda i modela preveliki razvojni rizik za jednu malu zemlju kakva je Hrvatska. Štete koje mogu nastati stvaranjem prometnih “uskih grla” mogu biti mnogo veće od investicijske vrijednosti pojedinih objekata. Za usporedbu, Maslenički most prava je sitnica.

Konkretno, za luku Rijeka može se zaključiti :

- (1) Luka Rijeka je prostor od Pule do Senja, s Kvarnerskim otocima i zaledem (dio Istre, Gorski kotar i dio Like). Luka Rijeka po svom je značaju druga luka u Europi (odmah poslije Rotterdama);
- (2) “Projekt luka Rijeka” obuhvaća luku Rijeka, sve kopnene i vodene pravce koji se vežu za luku Rijeka, za trendove gospodarskog razvitka zemalja povezanih tim prometnim pravcima;
- (3) Potrebna je primjena “temeljne metodologije” za projektiranje optimalnog razvitka luke Rijeka;
- (4) Master plan osnovica je za realizaciju i kontrolu realizacije projekta, optimalnog razvitka luke Rijeka, kao i svih prometnih pravaca vezanih za luku Rijeka;
- (5) “Empirijski model izvedbe” eliminira čimbenike ograničenja u projektu i omogućuje konkretnu izvedbu projekta (uz maksimalno poštovanje ekoloških principa) uspostavljanjem “organizacijske infrastrukture”, formalnu osnovicu koje temelj čine : (a) “konzorcijski ugovor” i (b) ugovor između konzorcija i kompetentnog svjetskog projektanta i graditelja luka.

Partner s kojim su Vlada RH i poduzeće “Luka Rijeka” surađivali na početku devedesetih zadovoljavao je sve naprijed spomenute kriterije. On je bespovratnih sredstava od jedne europske vlade bio osigurao i tri milijuna DM za izradu master plana. Ta je stavka i danas otvorena i čeka dobru volju i odluku Vlade Republike Hrvatske. Osim toga, partner je otvorio mogućnost da Hrvatska dobije izgradnju kanala Dunav-Sava “gratis”. Vrata još nisu zatvorena! Ipak, ako želimo biti dio “globalnog” svijeta, tada moramo što prije naučiti i prihvatiti njegova “pravila igre”. Vlak za budućnost neće nas čekati! Moramo ga pristići.

## LITERATURA:

1. *Andrijić S., Beroš M., Gađić M., Kordić D., Milinković I., Šain Z.*: "Vlasničko utemeljenje društvene imovine", Sarajevo, Napredak, 1996.
2. *Andrijić, S.*: "Vlast vlasništva", Mostar, Zagreb-Sarajevo, ZIRAL-ZORO, 2000.
3. *Bukljaš, I.*: "Subjekti i pravni poslovi unutrašnjeg i međunarodnog prometa" Zagreb, Školska knjiga, 1974.
4. *Kotler, P.*: "Marketing Management, Analysis, Planning and Control", New Yersy, Prentice-Hall Inc. Englewood, 1972.
5. *Medvešček, I. i dr.*: "Poslovna logistika", Zagreb, Informator, 1983.
6. *Rainberg, S.A.*: "Metodika i tehnika naučnog rada", Beograd, Medicinska knjiga, 1948.
7. *Rocco, F.*: "Eksportni marketing", Zagreb, ZiT/CEMA, 1980.
8. *Samuelson, A.P.*: "Ekonomija", Beograd, Savremena administracija, 1969.
9. *Vezjak, D.*: "Međunarodni marketing", Beograd, Savremena administracija, 1976.
10. *Zelenika, R.*: "Metodologija i tehnologija izrade znanstvanog i stručnog djela", Rijeka, Ekonomski fakultet, 1998.
11. Ekonomska istraživanja, Časopis Ekonomskog fakulteta u Puli, Pula, prosinac 1999.
12. UNESKO-Glasnik br. 1, Beograd, 1980.
13. Zbornik radova: "Tranzicija gospodarstva", Ekonomski fakultet Sveučilišta, Mostar, 1996.

## EMPIRICAL METHOD IN THEORETICAL ORGANIZATION AND REALIZATION OF THE RIJEKA HARBOUR DEVELOPMENT

### Summary

The purpose of this article is to explain how to solve the problem of the Rijeka harbour development - the most important Croatia's traffic and development resources. What methods and empirical models to use? "Basic method" and "empirical model of realisation" we represent here, are essence of longtime experience of world leading harbour designing companies.

Every aberration of suggested methodology and model can make "traffic critical points" and cause negative longtime consequences for development of Croatia and slow down the development of Midle European countries.

Risks in solving the Rijeka harbour development are so big that we have to declare absurd conclusion: "It is great luck that investments in the Rijeka harbour have been insignificant in last ten years".